

変費の割合が大であるため、企業的に大量の輸送量を必要とするのであるが、同時に可変費の割合が小であるため、大量の輸送量が確保し得られる限り、単位運輸量当りの輸送費が比較的低廉となり、したがって旅客公衆の負担すべき交通費も低廉となる。大量運送（運搬具1回の運転によって運送し得る貨客の分量）の点においては、自動車は鉄道におよばないが、ひん繁にして融通力ある運転によってしばしば鉄道と競争し得るほどの大輸送力を発揮する。(4) 運転上において、鉄道では1列車が事故を発生し、または線路の1箇所が破損すれば、全線の運転に支障をおよぼすのであるが、自動車の場合には、線路に束縛されない運転上の融通性があるのでこのような心配は少ない。(5) 鉄道は専用軌道上を運転し、かつ運転保安設備が完備しているため安全度高く、時間的正確を期することが容易であるが、自動車は一般道路上を運転し交通保安方式も不完全であるため、安全性・正確性において鉄道より劣るのが常である。→軌道。索道。

参考文献 佐波宜平著 改版交通概論(昭和23)。増井幸雄著 新訂増補陸運(昭和16)。島田孝一著 陸運経営論(昭和10)。近藤沢著 交通政策(昭和18)。大槻信治著 交通統制論(昭和18)。(向井重郷)

りくうんとうせいれい 陸運統制令 国家総動員法にもとづき、陸上輸送を国家権力によって統制する具体的内容を定めた勅令であって、昭和20・10に廃止となった。

#### 1 制 定

日華事変が起きた翌年、国家総動員法(昭和13年法律第55号)が制定された。この法律は戦時または事変に際し、国防目的の達成のために、国家の総力をもっとも有効に発揮することができるように、人や物を統制することを目的とするものである。その内容は労務、資金、物資、物価、企業、動力、運輸、貿易等のあらゆる分野にわたって統制運用のため勅令をもって規定することができる範囲を認めており、これにもとづき多くの勅令が発せられた。陸運統制令はその1つであり、昭和15・2勅令第37号で公布、同年2・25から施行された。

この勅令は陸上交通運輸の全般にわたる計画輸送を実施し、重要物資の優先輸送を行い、戦時国民経済の運行に支障なからしめようとしたものである。全文8箇条からなり、おもな内容はつぎのとおりである。

(1) 鉄道大臣は陸上運送事業者に対し、貨物の運送に関する各種の命令(引受・運送・受取・引渡)をだすことができる。

(2) 鉄道大臣は相当期間にわたり継続して運送する重要物資(米・麦・石炭・肥料等)の出貨者に対し、それらの貨物の託送申告をさせ、その申告によって託送の期日・数量等を指定し、かつ強行させることができる。

(3) 鉄道大臣は貨物の積卸施設の利用度を高めるために貨物の引取人に対し、引取の期日・数量等を指定し、その引取命令をだすことができる。

(4) 鉄道大臣は陸上運送事業者に対し、設備の共用・連絡運輸・直通運輸・運送貨等について統制協定の設定・変更または取消の命令をだすことができる。

(5) 鉄道大臣は貨物運送、統制協定等について報告を徴し、または事業場、事務所等を検査することができる。

#### 2 全文改正後の統制令

昭和16年戦局の進展に伴う輸送情勢の緊迫化に対処するため、従来の陸運統制令を全文改正して新陸運統制令を昭和16・11勅令第970号で公布、同年11・20から施行された。この改正は従来の貨物運送のほか旅客運送をも統制して、輸送統制を

全面的に強化し、また統制の対象に国有鉄道を加える等、陸運事業の全般にわたる統制強化を目的としたものである。全文29箇条からなり、おもな項目は輸送の統制、輸送用物資の統制、設備の統制、事業の統制および国家管理であって、その内容はつぎのとおりである。

(1) 輸送の統制強化については、鉄道営業法の運送引受の公平主義を排除して、重点輸送主義を明確にしたことである。すなわち国鉄の運送事業に関しては、運送を拒絶し、または運送の順序方法を指定して、運送の引受ができることとし、また民営陸運事業者に対しては、運送の拒絶・引受・順序または運送品の受取引渡に関しては必要な命令をだすことができる。なお荷受人その他運送品を引取るべき者に対し、期限内に引取をしないときは期日・期間・数量等を指定して引取を命じることができる。

(2) 輸送物資の統制については、積極的には陸上輸送用物資の所有者に対し、その者が使用の目的で所有する輸送用物資の譲渡・貸渡を命じ、また陸上運送事業者その他陸上運送事業の設備を有する事業者に対し、当該物資の譲受または借受を命じることができる。消極的なものとしては、輸送用物資のうち指定したものの譲渡・貸渡その他の処分には、鉄道大臣の認可を必要とする。

(3) 設備の統制については、陸上運送の設備について、陸上運送事業者その他陸上運送事業の設備を有する事業者に対し、その譲渡・貸渡を命じ、また陸上運送の設備の新設・拡張・改良を制限し、または禁止することができる。

(4) 事業の統制は上記の統制方法をさらに一步強化したものであって、陸上運送事業者に対し、事業の委託・受託・譲渡・譲受または会社の合併を命じることができることとし、また事業の整理手段として陸上運送事業者に対し、陸上運送事業の全部または一部の廃止または休止を命じることができる。なお陸上運送事業者に対し、設備の共用・連絡運輸・直通運輸・運送貨その他の事項に関する統制協定の設定・変更または取消を命じることができる。

(5) 上記の諸統制方法によっても、なお国家総動員目的を達成するために十分でない場合は、国家が直接に陸運事業の施設を管理することができることとした。すなわち鉄道大臣は必要があると認める場合には、施設の運営について事業者またはこれに準ずる者を指揮監督し、しかもこれは施設の管理についてのみでなく、これを使用し・収用し・その従業者を供用させることができることとした。

(6) 以上の各統制についての命令権者は鉄道大臣であるが、軌道事業に関しては鉄道大臣および内務大臣である。

この統制令の実施内容・手続方法等の細目規定は、陸運統制令施行規則(昭和15・2鉄道省令第2号で制定、昭和16・11鉄道省令第17号で全文改正)に定められた。(裏口重造)

りくじょうんそう 陸上運送 [陸運]または[陸上交通事業]とはほとんど同義であるが、主として商法適用上の観念から使用される用語。

運送とは物品または旅客を一定の設備により一定の場所から他の場所へ移動することをいい、運送の行われる地域が陸上である場合を陸上運送という。陸上運送は運送の行われる場所的關係からみて、海上運送および空中運送に対する概念であって、地下における運送はこれに包含される。湖川港湾における運送については、商法はこれを陸上運送と同一の法規に服せしめているので、海上運送に対して広く陸上運送というときは、陸上のみならず湖川港湾の運送をも含むものである。湖川港湾の範